

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録

< 第 2 号 >

令和 4 年第 1 回沖縄県議会（2 月定例会）

令和 4 年 3 月 25 日（金曜日）

沖 縄 県 議 会

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録〈第2号〉

開会の日時

年月日 令和4年3月25日 金曜日
開 会 午前10時01分
散 会 午後1時41分

場 所

第4委員会室

議 題

- 1 乙第46号議案 沖縄県特定駐留軍用地等内土地取得事業基金条例の一部を改正する条例
- 2 陳情令和2年第54号の5、同第113号、同第153号の2、同第184号、同第188号の5、同第205号、陳情令和3年第20号、同第68号、同第84号の5、同第99号、同第174号の6及び陳情第17号の2
- 3 県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立(新たな沖縄振興について)
- 4 県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立(沖縄県総合交通体系基本計画について)
- 5 閉会中継続審査・調査について

出席委員

委員長 中川京貴君
副委員長 大浜一郎君
委員 座波一君

委	員	上	里	善	清	君
委	員	比	嘉	京	子	さん
委	員	島	袋	恵	祐	君
委	員	渡	久	地	修	君
委	員	翁	長	雄	治	君
委	員	國	仲	昌	二	君
委	員	上	原		章	君
委	員	大	城	憲	幸	君

委員外議員 なし

欠席委員

下	地	康	教	君
呉	屋		宏	君

説明のため出席した者の職・氏名

知事公室基地対策課班長	大	嶺	一	治	君	
企画部 部長	宮	城		力	君	
企画調整課副参事	宮	城	直	人	君	
企画調整課班長	城	間	直	樹	君	
企画調整課主幹	和	仁	屋	浩	次	君
交通政策課 部長	金	城	康	司	君	
交通政策課副参事	下	地		努	君	
交通政策課公共交通推進室長	山	里	武	宏	君	
文化観光スポーツ部観光振興課長	又	吉		信	君	

○中川京貴委員長 ただいまから、新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

乙第46号議案、陳情令和2年第54号の5外11件、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関

連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る新たな沖縄振興について、沖縄県総合交通体系基本計画について及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、知事公室長、企画部長、文化観光スポーツ部長及び土木建築部長の出席を求めています。

まず初めに、乙第46号議案沖縄県特定駐留軍用地等内土地取得事業基金条例の一部を改正する条例についての審査を行います。

ただいまの議案について、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 それでは、企画部所管の乙第46号議案について、サイドブックに掲載しております乙号議案説明資料により、御説明いたします。

ただいま通知いたしました乙号議案説明資料をタップして1ページを御覧ください。

議案名、沖縄県特定駐留軍用地等内土地取得事業基金条例の一部を改正する条例について、御説明いたします。

議案提出の理由は、特定駐留軍用地及び特定駐留軍用地跡地内における土地を取得するための事業を引き続き実施するため、基金の設置期間を延長する必要があることから、条例を改正するものであります。

議案の概要は、1、沖縄県における駐留軍用地跡地の有効かつ適切な利用の推進に関する特別措置法の期限を10年間延長する法案が閣議決定されたことを踏まえ、基金の設置期間を令和14年3月31日まで延長する。(附則第3項関係)。

2、この条例は、公布の日から施行する。

以上で、乙第46号議案の説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、乙第46号議案に対する質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

よって、乙第46号議案に対する質疑を終結いたします。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

(休憩中に、説明員等の入替え)

○中川京貴委員長 再開いたします。

初めに、陳情令和2年第54号の5外11件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長等の説明を求めます。

なお、継続の陳情については、定例会以降の新しい事実についてのみ説明をお願いいたします。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 それでは、企画部に関する陳情案件について御説明いたします。

陳情説明資料目次の3ページを御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続が11件、新規が1件となっております。

このうち、前回の処理方針から変更のある陳情及び新規陳情の処理方針を御説明いたします。

なお、変更のある陳情については、下線で示している変更箇所を中心に御説明いたします。

初めに5ページをお開きください。

令和2年第54号の5、令和2年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情、記2、宿泊施設の立地促進を図るため、離島の旅館業に係る税制特例措置を延長することについて、御説明いたします。

右側の欄の2段落目を御覧ください。

県では、当該制度の活用促進に取り組むとともに、特例措置の拡充・延長等について国に要望してきたところ、対象要件に「改修」を加えることや、取得価額要件を引き下げること、3年間延長すること等が盛り込まれた沖縄振興特別措置法等の一部を改正する法律案等が国会に提出されております。

次に7ページをお開きください。

記9、波照間航空路線の再開及び航空機の早期就航を実現することについて、

御説明いたします。

当該陳情の処理方針については、令和2年第188号の5の記2及び記3、令和3年第84号の5の記1、令和3年第174号の6の記2と同様な内容としておりますので、恐縮ですが、こちらでまとめて御説明いたします。

第一航空株式会社においては、石垣空港に事務所を確保するとともに、パイロットの訓練が終了するなど、就航に向けた取組が進められております。

県としては、早期就航及び就航後の安定的・継続的な運航に向け、引き続き関係機関と連携して取り組んでまいります。

次に11ページをお開きください。

令和2年第184号、離島路線バスへの非接触型交通計ICカード等の導入に関する陳情について、御説明いたします。

表の右下の記3を御覧ください。

こちらは、文化観光スポーツ部の所管となっておりますので、文化観光スポーツ部から御説明いたします。

○又吉信観光振興課長 よろしく申し上げます。

記3について、変更した処理方針を御説明いたします。

県では、令和3年度に、ウィズコロナ社会における新しい生活様式への対応及びインバウンド需要の回復を見据え、那覇空港を発着する観光客の利用が多い一部路線バスを対象にコンタクトレス決済システムの導入に係る実証実験を実施したところです。

以上が、文化観光スポーツ部に係る処理方針であります。

○宮城力企画部長 次に15ページをお開きください。

令和3年第20号、公共交通としての路線バス事業への緊急支援を求める陳情について、御説明いたします。

当該陳情の処理方針については、今回の新規陳情である令和4年第17号の2と同様な内容としておりますので、恐縮ですが、こちらでまとめて御説明いたします。

県では、令和2年6月補正予算において、公共交通機関の持続的な感染防止対策の定着を支援するための奨励金を計上し、路線バス21社に対し総額4115万円を支給いたしました。

また、地域住民の生活に不可欠なバス路線への欠損補助については、感染症の影響により補助基準を下回った路線も補助を受けることができるよう要件を緩和し、支援を拡充したところです。

令和3年4月補正予算においては、公共交通の運行継続を支援するための支援金を計上し、路線バス22社に対し総額1億8370万円を支給いたしました。

また、緊急事態宣言の影響長期化により、路線バス事業の経営環境が大変厳しい状況におかれていることを踏まえ、9月補正予算においても同様の支援金を計上し、路線バス22社に対し総額1億6680万円を支給いたしました。

さらに、国において、令和3年11月から令和4年3月の売上高が、新型コロナウイルスの影響により一定程度減少した事業者に対し、法人事業者は上限250万円の受給が可能な事業復活支援金の給付が実施されております。

県においても、令和4年度予算にて、国の事業復活支援金の受給者を対象に、法人事業者は上限50万円の上乗せ支援（おきなわ事業者復活支援金）を行うこととしております。

県としては、公共交通の維持に必要な財政支援について国への要望を継続するとともに、県民生活に必要な路線の確保維持に取り組んでまいります。

次に、19ページをお開きください。

令和3年第99号、新たな沖縄振興計画と制度提言に関する陳情について、御説明いたします。

初めに、記1について御説明します。

県では、令和3年4月に施行された過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に基づき、令和3年9月に新たな県過疎方針を策定しており、本方針に基づき、市町村ごとに市町村過疎計画が策定されたところです。県においても令和3年度内に県過疎計画を策定し、関係市町村と連携しながら本県の過疎地域の持続的発展に向けた諸施策を推進していくこととしております。

令和4年1月に取りまとめた新たな振興計画（案）においては、これらの内容を盛り込んだところです。

次のページをお開きください。

次に記2について御説明します。

最後の段落を御覧ください。

その後、2月に西日本高速道路株式会社、3月に国等の関係要路へ要請したところです。

以上で、企画部に関する陳情案件の処理方針等の説明を終わります。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○中川京貴委員長 企画部長等の説明は終わりました。

これより、各陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから説明資料の該当ページをタブ

レットの通知機能により委員自ら通知し、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 9 ページ、令和 2 年153号の 2 です。

鉄軌道の件ですけれども、今日の新聞で内閣府のほうから公設民営による上下分離方式の事業着手において、検討材料にする方針を示したということであるんですけれども、これについて上下分離方式というものについてですね、県のほうでは、これによって例えば、ビー・バイ・シーがどのようになると、今、最新の状況では試算されているのか。それをもうちょっと、もう一度お聞かせください。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

今回ですね、今、委員がおっしゃったのは23日の参議院の沖縄北方特別委員会において伊波洋一議員からの質問に対する、内閣府からの答弁のことだと思います。

その内閣府の審議官の答弁としては、費用便益比、採算性などに課題があって、直ちに事業ができる状況にはないという認識があるけれども、他方、本島北部とか、あるいは北部の世界自然遺産とか、あるいは北部テーマパークの開業が予定されるなど、需要の増加につながる動きが見られることを踏まえて、そういう鉄軌道、ビー・バイ・シーの影響などについて引き続き調査を行う必要があるというような発言があったということ承知しております。

一方で、この特例制度なんですけれども、これは採算性のほうに影響がありまして、通常事業者が分離しない場合は上下一体方式ということで、上下の下の鉄軌道の整備とかも事業者、つまりイニシャルコストも事業者が持つんですけれども、上下分離方式というのは下のほうは、公のほうで持つという形になっておりまして、鉄道を導入した形は、民間のほうで持つということになると、つまり事業者のほうの採算性が黒字になると。場合によっては、1年目から黒字になるというような試算の結果になるというのが県の調査結果で出

ています。国のほうは、今まで上下一体方式、通常の鉄道の方式のほうで調査入っていたんですけども、この23日の答弁によりますと、結局、県が今求めている上下分離方式のほうも含めて検討していくということで認識しております。

すみません、以上です。

○大浜一郎委員 こういう検討方針が示されたわけですから、採算性としていうのは、要するに、合うか、合わないか、全ていくか、全ていかないか、という議論が基本的にはメインですよ。だから今の現状では、どういうふうな見通しを立てているのかどうか。ちょっと、きちんとした方向性がないと議論が深まらないので。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 県の調査、平成26年から29年の3か年半かけてですね、計画案づくり、構想段階における計画書の中ではですね、県は以前から特例制度を求めているものですから、それを前提とした試算で、この制度を導入すると黒字化が図れるだろうということではあります。

なので、今後は国とですね、今、国の調査は赤字一ビー・バイ・シーも取れないということで、今ちょっとその辺で違いがあるものから、新しい沖振法の下では、この辺を一緒に共同してというか、この辺を詰めてですね、できれば事業化に向けて取組を、調査をまた進めていければなと思っております。

以上です。

○大浜一郎委員 それでは本当に、これを前向きに進めていくという意思是固いということでしょうか。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 県としても以前からですね、そういうふうに求めていますので、そのように考えております。

○大浜一郎委員 確認なんですけどね。

以前お聞きした中で、例えば路線を引く際に、いろんなイメージが県民の中にあって、陸上を通っていくのか、それとも地下なのか。という問題が1つあって、どこから上に上がっていて、どこまで地下なのかとかね。そういったイメージが曖昧なんです。そういった列車がね、列車の大きさがサイズの小さい車両を想定しているというようなこともあるわけですよ。あと何両になるかもまだ分かりませんがね。そういったイメージはお持ちですか。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 今、構想段階における計画書ということで30年の5月に県の考え方をですね、概略ルートということでさせてもらっていますけれども、そこは那覇一名護、名護一那覇を1時間で結ぶというルートの中で、基本的には市街地の部分は地下トンネルをイメージしていて、あと高架構想ができる部分は高架。あとは、恩納村とか以降のほうは山岳トンネルとか、そういった高架の構造をですね、できるだけ真っすぐ行くというか、そういった形で構造をとということで、想定しているのはあります。

今言っている構想システムなんですけれども、構想段階における計画書の中でもその鉄道は、小型鉄道といって、やっぱり普通の鉄道よりも、若干小さめな鉄道があつてですね、そういったものとか。あるいは、AGT、HSSTというですね、さっきおっしゃたように普通の鉄道より少し小さめなものが県の需要に満たされる。

あと100キロ以上、那覇一名護、名護一那覇を1時間で結ぶというですね、対応できるシステムというのが想定できると。ただ今後、いずれまた技術開発とかもありますので、そういったものも見据えながらやるということかなと。具体的にはですね、今は構想段階なんですよ。計画段階というところに早く県として移行して、具体的な駅位置とかルートとか、そういったものを検討していく段階。それはやっぱり国と一緒に共同してやらなきゃいけない段階なんだろうということを思っていますので、早くその段階に進めていければと考えております。

以上です。

○大浜一郎委員 これはちょっと分かりやすい図面を頂けないでしょうかね。例えば車両の問題。既存のレールより小さくなる。車両も小さくなる。だから、この小ささがどれくらいなのかが分からないのよね。例えばあのラピート号なんか小っちゃいのかな。あの京都まで行っているやつ、どうなんだろう。この車両は既存のものより、要するに特別な施工をしなければいけないような形になるのか。どれくらいの大きさの、ちょっと小さいといっても、どれくらいのものなのか。例えば、ここで大量輸送しようということの中で、この小さいものをやることによって、これが目的を果たせるものなのかどうなのか。

それともう1つはね、北部からの貨物の問題ね。貨物をこれ想定してないと思うんだよね。要するに輸送に関するものを想定されていないはずなんですよ。要するに人の移動だけなのかもしれない、今の計画ではね。そのようなところも含めて、今の現況を教えてくださいませんか。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 今ちょっと、手元にない資料なんですけれども、普通鉄道の場合はですね、例えば大きさとしては、大体輸送力として最大で1時間当たり1万2000人を運べるくらいの規模—よくある列車なんですけれども。今、この構想段階における計画書で示させてもらっている小型鉄道というのはですね、大体1時間当たり7500名くらいの、ちょっとやっぱり小型になるという規模になります。

ただ一方で今、建設コストがですね、普通に鉄道になると、トンネルだとキロ当たり300億、高架だと150億になるんですけれども、今県がやっている小型鉄道とかになると、大体高架で150億、トンネルだと250億というふうに、キロ当たりですけれども。やはりコストも下がるし、その分規模も小さくなるけれどもコストも下がるようなイメージを持っています。

あと貨物の輸送なんですけれども、ちょっとお待ちください。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

(休憩中に、委員長より、執行部に対しイメージが確認できる資料を提示できるかどうかを確認した。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 貨物の場合は、電車に載せて、また下ろしてトラックに載せ替えて運ばないといけないというような状況になります。

従いまして、ある程度一定規模の距離がないと二度手間がかかってしまうことから、沖縄本島程度の距離だと貨物は列車ではなくてですね、トラック輸送等のほうが効率的で効果的だというふうな調査がありますので、今、新たな鉄軌道にあっては人を運ぶということで想定をしているところでございます。

○大浜一郎委員 多分、北部のほうからは貨物もできるのではなかろうかというようなイメージの意見もあったかというふうには思うんですよね。これは交通体系の、ある意味、合理化もこのイメージの中にはあるはずなので、従前のトラック輸送よりも大量に運べるのであればというような、多分に北部の方のお考えもあるのかもしれませんが。その辺の整合性は基本的に取れているんでしょうか。

○宮城力企画部長 貨物についてはコストがかかると考えているところではございますが、北部の皆様のお要望、あるいは御期待が大きいということであればですね、どのような方法ができるのかということも含めて、実際の実施計画の段階です、具体的に検討していくことになると思います。

○大浜一郎委員 車両が何両で、1万7000人か、よく分からないわけですが、基本的に要するにサイズダウンしたやつで、これは特注、特別にまたこしらえなければいけないという話になるというふうな理解でいいんですか。今ちょっと、何両ぐらいの計算で答弁されているのか。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 答えします。

今言った輸送力とかは既存の、例えば福岡市とか仙台市に走っている小型鉄道とかですね、そういった既存の鉄道で普通鉄道とかもですね。今、既存の鉄道を参考にして、実際国内で運行されている交通システムを参考にした数字を申し上げさせてもらいました。

県としては、試算したのは4両ですね。ちょっと試算の形をして考えているところがございます。また、これの概略の計画の中での話しですけども。

○大浜一郎委員 モノレールも今、3両編成にしようとしているわけですが、4両で大体通常8割、というか7割かな。7割くらいは乗車率としては見込めるであろうという見立てで、今計画を進めて、ビー・バイ・シーを考えているんですか。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 既存のそういった乗る、1日当たりですね、乗車人数としては約8万人。これを予想密度とってですね、1キロ当たり、1日当たりの人数としては、1.4万人という規模を想定しています。

これが今、多分数字だけ言ってもピンとこないんですけども、大体どのくらいの規模かと言いますと、JR九州の在来線が走っている中の約8割は、この数字よりも密度が小さい。つまりは、それよりは高い数字、8割より高い数字の密度があると。つまりそれだけの予想需要が見込めるというような数字になっているところがございます。

以上です。

○大浜一郎委員 これから整備していく中には、こういったいろんなアクセシ

ントが起きてきたりするかもしれないですけど、需要予測についてもですね、しっかりと再度それたたいて、精査されてですね、この計画が前に行くようにですね、しっかり内閣府と徹底的に議論されるようお願い申し上げたいと思います。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 1点だけお聞きしたいと思います。

まず令和2年の188号の5ですね。ページから言うと13ページになります。

いわゆる、石垣一波照間間と石垣-多良間間。この就航の今回、書換えがございましたので、それについて進展しているのでお聞きしたいと思います。

まず第1番目に就航のスケジュールについて伺いたいと思います。

○下地努交通政策課副参事 今のところですね、第一航空においては令和4年4月末の運航再開を目指して、国との調整を進めていると伺っております。

○比嘉京子委員 じゃあ来月末には就航を一応予定をしているという理解でよろしいでしょうか。

○下地努交通政策課副参事 はい。4月末を予定しているという理解でよろしいと思います。

○比嘉京子委員 この処理概要に書いてありますけれども、まず就航に向けて取り組んでいることと、それから就航後の安定的・継続的な運航に向けて調整しているんだというのがありますけれども、その就航後の安定的・継続的な運航、そういう話し合いってというのがどういう内容かももう少し具体的に教えてくださいませんか。

○下地努交通政策課副参事 今、今後残されている就航に向けての手續としましては、国に対する運送事業の認可手續や、石垣空港事務所の施設検査等となっております。

○比嘉京子委員 継続的なという点はどうでしょうか。

○下地努交通政策課副参事 県は粟国村、竹富町、多良間村及び第一航空を構成員とする沖縄県新規航空路線等開設検討協議会を開催し、安定的な運航継続に向けた取組について協議を行っております。

今後も関係機関と協力しながら取組を進めてまいりたいと思います。

○比嘉京子委員 以前たしかRACでしたっけ。RACが以前に運航していたと思うんですが、RACが撤退した理由はどのように受け継がれようとしているのでしょうか。改善理由。

○金城康司交通政策課長 お答えします。

以前、RACはですね、石垣一波照間路線を就航していたんですが、結果的にはやっぱり収支が厳しいということ。それからあの時期にRACのほうで機材をですね—当時アイランダーっていう10人乗りですか、プロペラ機飛んでいたんですが、RACのほうの会社の方針もあって今後はツインオッターというですね、19人乗りに切り替えるというふうなこともありました。機材というのはですね、アイランダー、ツインオッターごとに免許が違いますので、そういったアイランダーの免許、資格を持っている方が定年を迎えるとか、そういったパイロットの要因とそれから収支が厳しいってことがありました。そういったのが撤退の要因と聞いております。それでですね、今後、例えば第一航空さんが石垣一波照間を飛ぶんですけれども、やはり収支というのは非常に重要ですので、その収支の喚起に向けてですね、地元の竹富町とどういった収支—これから就航しますので改善というわけではなくて、より収支を取れるような経営状況ができるのかというふうなことをまずは県、竹富町、それから第一航空さんと話し合っていきたいと思います。

○比嘉京子委員 私、就航前に一番大事な点はそこじゃないんじゃないかなと思います。いわゆる赤字になる見込み、どの程度なのか。そして、どのように補填していくのか。そういうことをしっかりと事前に協議をする、ということが前回は繰り返さないためにもですね、パイロットの免許云々というよりも、むしろ赤字撤退だというふうに理解をしています。そのことを、しっかりと検証して今回生かしていかないと、同じような轍を踏むのではないかという危惧をしています。この件についてはいかがですか。

○下地努交通政策課副参事 路線の継続のためにはですね、第一航空の就業実

績や事業継続性についての協議会での議論も深めまして、公費負担を行います。竹富町の理解も得ながら、検討を進めていきたいと考えております。

○宮城力企画部長 採算性が一番の課題だと思いますが、その採算性を高めていく収支を整えていくためには、やはり需要の喚起も必要だと思います。それは県だけではなくて、竹富町さんも多良間村さんもですね、いかにして需要を高めていくかというような取組も必要になるかだと思います。その上で採算どう見積もるかでしょうか。これは非常に厳しいところがあると思いますが、協議会の中で一今後就航することになるかと思いますが、その点も踏まえた上で協議を進めていきたいと考えております。

○比嘉京子委員 当初、スタートラインから19人乗りが満席になるという想定はなかったと思うんですよ。そのなかったことで運航して行って、赤字だということはスタートラインから、私は見込みというのに対して問題を含んでいたのかなど。限界に来たから撤退しますというようなことになったように思っています。

それで今回、継続をするということになりますけれども、そこが本当に生かされるということが非常に重要なことで、でないとも継続性は担保できないと思うんですよ。そのことはやっぱり、だろうではなくて、もちろん皆さんがやることですから、だろうではないと思うんですけど、リスクを大きく取って、どう補填していくかということをしつかりと話し合う、事前で契約をするということが非常に重要ではないかというふうに思っています。

RACの撤退から現在まで、どれくらい経過を経ているんでしょうか。

○下地努交通政策課副参事 琉球エアーコミューターにつきましては、多良間路線は平成17年度、波照間路線は平成19年度に廃止となりました。

○比嘉京子委員 1つの航空会社が撤退すると、本当に20年、20年とは言いませんけど、十五、六年もかかって再開をするというところに、これだけまたエネルギーをかけているわけです。そのことを考えると、安易な撤退につながるないようにしていくことがいかに大事かということなんです。これまでの不利益を考えますとね、そういうことを真剣に今こそ論じてほしいなと思うんですよ。そこだけはですね、私はしっかりと皆さんに赤字補填をどうするか、この点をですね曖昧にしないで、しっかりと当該町村とも含めて話し合いをしているという理解をしてよろしいですかね。

○下地努交通政策課副参事 協議会におきまして、航空会社、関係町村、それと県のほうで運航再開、それと継続が続くような形での協議を進めているところですが、

○比嘉京子委員 その赤字補填の割合っていうのは、県も絡んでいると思うんですが、どんなふうになろうとしているんですか。

○下地努交通政策課副参事 まだ割合のところでの話し合いは進んでおりません。

○比嘉京子委員 就航が4月末にというようなところにおいて、現時点で一番大事なことを、もしかしたら欠けているのかなと。

部長、この点は事前にやっておくことがとても大事なこと—そういうつもりではなかった、そういうはずではなかったっていうことは後々に言われぬように、しっかり今、今やらないといけないことだと思いますがいかがですか。

○宮城力企画部長 今回の路線再開に当たっては、やはり波照間の皆様が非常に待ち望んでいたこととございます。これが安定的に、かつ継続的に取り組まられる必要がございます。これは第一航空さんだけではなくて、県も、それから町村もですね、交えてその継続的な運航の在り方について協議を引き続き続けてまいりたいと思います。

○比嘉京子委員 最後になりますけれど、我々もいつなんだ、いつなんだって聞いている立場にありますけれども、そこに向けて急いでくださっていることはそれは評価いたしますが、一番大事なことを後送りにしないようにしないと、また同じ事を繰り返して10何年もまたっていうようなことにならないように、ぜひともそこはシビアな議論なので、しっかりとお願いをしたいと思います。以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○座波一委員 14ページの、このモノレールの拡充整備に関する件ですが、処理概要ではですね、30年度に一部延伸や一部環状化を検討した調査結果がある

ということなんですね。

しかしながら採算性に課題があって、その後の調査、分析が続いているということなんですけど。現実はこの延伸、あるいはある意味での環状化、本当に検討しているんですか。具体的にどの辺を検討しているのか、そこら辺はないんですかね。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

30年度ですね、モノレール延伸調査につきましてはルートとして5種類のルートがありまして、豊見城―糸満方面と那覇―与那原、首里駅、後はてだこ駅から西原のほうに戻ると。あるいは、てだこ駅から中城のほうに行くルート、というようなものを検討させていただいております。ただ、いずれも採算性に課題があるということの調査結果が出ております。それで、引き続き今年度、需要の促進策みたいなものを何かないかということで他県事例などを参考にしながらですね、引き続き今調査をしているところであります。

以上です。

○座波一委員 県はですね、中南部都市圏構想を持っているわけですよ。これは中南部の規模を見ていると、これは全国的に見ても大きな都市圏になるわけですよ。ですから、このくらいの規模だと、しっかりとした鉄軌道計画を持てばですね、これ採算性というのは、私はそんなに大きな課題になるとは思ってないんですね。今、沖縄の交通渋滞というのは全国一。那覇市内は時速16キロという散々たる状況の中で観光地―観光客に対しても大変不便さが極まりない状況の中で、脱炭素、そして車を何とか公共交通に変えていこうというこの構想はあるわけだから、そこら辺を積極的にうまくいっている都市モノレールを中心にして、積極的にフィーダー系を整備するというのは、県の大きな方針になるべきだと思っていますけど。いまだに採算性がどうのこうのっていう自体が非常に遅い。

要望もありますよ。例えば今、糸満の方面、あるいは与那原の方面。昔あった軽便鉄道のそういった地域は、そういった、まだあるわけですね記憶に。これ必要性っていうのはですね、それも含めてあるわけだから具体的に、本当にそういうところへの検討をしていかないと沖縄の公共交通の課題というのは、全く解決できないんじゃないかなと思っています。この延伸拡充に対する、あるいは環状化に対する方針、もう少し具体的に固められないのですか。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 例えばですけど、自動車交通とかを

見たときにですね、長距離は自動車道があつて、中距離は県道とかあつて、短距離は生活道とかがあるという階層的な交通体系があると。なので、公共交通も、長距離区間は鉄軌道で短時間で移動、駅から鉄軌道の到着時間に合わせてバス等々のフィーダー交通が発車するといった公共交通の階層的な体系を構築して、県民の多様なライフスタイルに対応できるのであればと考えているところでもあります。そのため、やはり県としては那覇一名護、名護一那覇を1時間で結んで県土構造の構築を図ることがあるかと思えます。その基幹軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネット化を構築すると。その中でフィーダー交通としてのバス、モノレール、LRT、あるいはVRT等の在り方があると考えております。なので、そういったフィーダー交通にあつては沖縄本島の北中南部の圏域ごとに議論の場を今、設けているところでもありますので、そういった地域の交通課題を確認しながら市町村と共同で取組で進んでいけると考えているところです。

以上です。

○座波一委員 このようですね、答弁は全く4年前から同じような話しかしてないような気がしますよ。

例えばですね、この鉄軌道とフィーダー交通という考え方にこだわってしまうと、鉄軌道のそのもの一那覇一名護、名護一那覇間のそのものが進まない。フィーダー系も進まないということになるわけですよ。今現在の、この南北鉄軌道以外の解決方法ね、中南部都市圏としてのそういった交通形態を確保することと、鉄軌道は一旦、整理しておかないといけないんじゃないかなと。鉄軌道のフィーダー系としての整備ということから考えてしまったら、一向に進まないんじゃないですか。例えば、南北、名護一那覇間の鉄軌道の那覇の駅をどこに持ってくるか、これさえ決めていないのに、これでフィーダー系がどうやって整理できるんですか。非常にこれ不思議な話になってきますよ。那覇とはいっても、駅をどこに持ってくるか、これも計画ありますか。南北鉄道の。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

先ほどもちょっと述べさせてもらったところがあるんですけども、今は構想段階の計画で、具体的に概略ルートというのを示させてもらっています。具体的な駅位置とか、具体的なルートというのは次の計画段階という中で検討していこうということで、今は考えているところです。その計画段階に移行するためには、先ほど来あった特例制度とか、あるいは国との共同とかですね、そういうことを国とやっぱり一緒にやっていかなきゃいけない部分があるものか

など考えておりますので、その段階に進んでですね、そういった検討が進んでいければなということを考えております。

以上です。

○座波一委員 採算性とかね需要喚起とかって言うんだったら、駅位置をどこにするかっていうのが、ある程度絞っておかないとそれすら僕はできないと思います。ですので、こういうフィーダー系と結びつけるような南北鉄軌道という位置づけ、構想はいいんだけど具体的に駅位置と含めてフィーダー系を将来を見据えていかないといけないと思っています。M I C Eの問題で与那原にやはりそういう大量輸送交通が必要というのであれば、当然そのことも検討しながら南北鉄軌道の那覇の駅と拠点をつなぐと、これ構想的にやっぱりおかしいですね。このM I C Eに向かって行く、そういうものと、あるいはフィーダー系と、この南北の鉄軌道の拠点を1つにする、これが沖縄県が示す観光誘致、観光客に対する公共交通機関の確保というのであれば、その整合性とかがですね、全然公共交通機関を整備するに当たって、具体的な議論が全くないのではないかなという感じがします。これ全く4年間動いてないですね、そういう構想がですね。そういったものを懸念するものであります。

部長、どうですかね。そこら辺。

○宮城力企画部長 利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた新たな振興計画にも盛り込んでいるところでございます。なかなか、この公共交通への転換等が図られず、交通渋滞が激しさを増しているところでございますが、短期、中期、それから長期的な鉄軌道等の導入に向けてですね、様々な取組を進めてきているところでございます。

モノレールについては、やはり採算性が一番の課題でございまして、令和3年度については、先ほどの平成30年度の調査に加えて、市町村の皆様の街づくりに係るヒアリングも行って、その採算性について再算定を今進めているところでございますが、やはり持続的な運営、運行を可能にするためにもですね、やはり採算性が取れるようなシステムが必要になるというふうに考えてございまして、様々な取組を進めているところでございます。

令和4年度以降も新たな振興計画の推進の中でですね、引き続き取り組んでまいりたいと思います。

○座波一委員 環状化においてですね、1つの提案があります。環状線の首里駅がありますよね。首里駅から那覇一日橋に向けた環状ルートがありますよね。

この本線というのは非常に道の幅も大きくてですね、そしてまた一日橋からこのとよみ大橋に向けて、非常に大きな道路の分離帯があるんですよ。そういったことを見れば、ちょうど環状にふさわしいルートが壺川駅まで考えられるんじゃないかなという提案が今あるんですよ。確かに那覇を一旦環状ルートで結ぶということは非常に需要が出てくる可能性が高いと思っています。そういうものも含めて採算性っていう点からいうと、やっぱり採算の取れるルートというのはどこなのかなと考えていったら、その辺りは検討に値すると思っていますよ。これ物件もないですからね、このルート。ほとんど。物件補償もないと思われまから。それをやろうと思ったら早いんじゃないかなと。その代わり、このように駅を造れば、地方からの足もですね都市モノレールを利用しやすくなります、間違いなく。というふうな構想を検討してみても思っております。これは提案ですから、ちょっと検討してみたいというのであれば答弁してください。

お願いします。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 モノレール延伸につきましては、今年度も先ほど部長も答弁したとおり市町村とのヒアリング等も踏まえて、今、調査検討をしておりますので、今後のこの中南部都市圏の交通網についてもですね、併せて先ほども言ったように市町村との共同も必要になってくると思いますので意見交換をしながらですね、どういったものがふさわしいのかというのを相談していきたいと思っております。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

渡久地修委員。

○渡久地修委員 まずね、8ページのコロナウイルス感染症のもの。

一言、これ確認したいんだけど、今は県は解除されていますよね。ここでこのマスク未着用の云々があるんだけど、これに対してこれまで何らかのトラブルとかね、乗客と乗務員のトラブルとか、乗客同士のトラブルとかっていうのはこれまでありましたか。

○金城康司交通政策課長 たしかですね、コロナが流行した2年前はですね、一時的にですね、そういうマスクをしないお客様がいて、ほかのお客様からマスクしていないというふうな、そういった話を聞いておりますが、その後はそ

ういうトラブルというのは聞いておりません。

○渡久地修委員 分かりました。

後は解除された、現時点で県はマスクについてはしっかりと対策として、やっってくださいというようなのは、発信しているんですか。

○金城康司交通政策課長 まずですね、感染防止対策につきましては、これはバス事業者のみならずタクシーもそうなんですけど、航空会社もそうなんですけど、業界のガイドラインが定められておまして、加入する企業というのは努力義務になっておりますので、それに基づいてですねマスクについてもしっかりですね、対応されているというふうに考えております。

○渡久地修委員 昨日の感染者もまた、増えているよね。そういう意味でやっぱり、増加傾向にあるので引き続きね、そこはしっかり対策取ってください。

次に、17ページ。北部地域の伊江島飛行場に基地対策課の伊江島補助飛行場の使用制限の緩和についてというのがあるんだけど、今どんな使用制限がされているんですか。

○大嶺一治基地対策課班長 お答えいたします。

伊江島補助飛行場がある関係でですね、今伊江島空港が使える日数なんですけど、土曜日が4.5時間、12時15分から16時45分まで。それから日曜日が7.5時間、9時15分から16時45分までしか伊江島空港使用できないという状況になっております。

○渡久地修委員 ここの日にちと時間の制限なんだけど、これは高度の制限とかね、そんなものもあるんですか。

○大嶺一治基地対策課班長 高度の制限というよりもですね、訓練空域がございまして、ちょっとそこになるんですけれども、訓練空域は2つの空域からなっていて、1つは伊江島補助飛行場の北西側を中心に円形状で設定された第2水域の上空高度1万5000フィート、約4572メートルまでの空域。

もう1つは、2つ目なんですけど第2水域の北側で台形状に設定された範囲の上空1万3000フィート、約3962メートルまでの空域が訓練空域として設定されているということでございます。

○渡久地修委員 いわゆる、この訓練空域があるよね。これはさっき言った土曜日とか日曜日とか、日にちは使っていいんだったら、そこは止めるということですか。

○大嶺一治基地対策課班長 土曜日、日曜日の使える時間帯において、その設定されている訓練空域を使用できるかについては、すみません、ちょっと今手元に資料がないので、確認してまたお伝えしたいと思います。

○渡久地修委員 この前、事故がありましたよね。これまでも那覇空港とか嘉手納ラプコンとかね、いろんな制限空域とかあって、非常に危険性が指摘されてきているわけよ。今回のものが僕は、関連しているとかっていうのはどうなのかということで、その立場から聞いているわけよ。だから、本当にこのこういったMESHが本当に安全に航行できるように、使用できるようにするためにね、これが支障になっていないかどうかというのを県の基地対策としても、しっかり僕は調査してもらいたいと思うんですが、いかがですかね。

○大嶺一治基地対策課班長 事故については、事故調査委員会が今調査されているというふうに承知しておりますので、その調査結果等を踏まえてですね、必要な検討を行っていききたいと思います。

○渡久地修委員 あとね、さっきあった9ページ、鉄軌道についてなんだけど。この前予算のところでも聞いたけど、あれからもっと進展があるんだったら、1つは衆議院の附帯決議がでましたね、そして先日の国会答弁、上下分離方式検討っていうところまできたというのは、先ほど大浜委員の指摘もあったんだけど1つの大きな一歩になるのかなという、県はどんな評価をしているのかなと。あるいは、少しは動き始めたのかなと。どんな認識なんですかということをお聞きください。

○宮城力企画部長 全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度については、県がこれまで制度として要望してきた内容でございます。

今回、沖縄振興特別措置法の改正案の審議の中で、衆議院で附帯決議が出た、附帯決議において参考とした特例制度についても調査、検討を行うことということが附帯決議に示されて、国の意図もこれを受けていろいろ検討がされると思います。この制度がなければ、鉄軌道等の導入はできないと考えておりました、それを検討するという方向でですね、国とも協議を進めていきたいと考え

ているところでございます。

これから大きな一歩にしていきたいというふうに考えております。

○渡久地修委員 大きな一歩にしていきたい、大きな一歩、どっちね。

○宮城力企画部長 これが導入されるということになると非常に大きな一歩になるということです。

○渡久地修委員 要するにさ、扉をこじ開けるところまで手がかったという感じで、一言で言えばね。まあまあ、これは僕の評価だから。

でね、ちょっと大まかな認識なんだけど、この大きな一歩は扉をこじ開けていく上での大まかな手順というのかな。これは国が、はいこれをやりますというのを決めるのが先なのか、あるいはルート選定とかね、大体これで行きますよという、これが先になるのかとかさ、どういう手順でいくのか。大まかでいいから。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 まずですね、具体的なルートとか、あるいは駅位置とかの検討を、今県としてはその計画段階というような位置づけにして、早くその計画段階に移行したいという認識でいると。その移行するためにはですね、先ほどからあがるこの特例制度の導入とか、あるいは国と一緒にやっていくことがどうしても必要になってくるだろうということもありますので、この2つは当然その特例制度がなければ、ということもありますので、どちらが先とかっていうよりも、どちらも進めていければというふうに考えております。

以上です。

○渡久地修委員 分かった。

県としては、どちらが先とかは言えない、同時に進めていくというような。まあ、これ以上はやらんでおこうね。

あとさ、これは繰り返し言っているんだけど、皆さんのあれでも何度もあるビー・バイ・シーとかっていうのよ、僕はこれまで何度も指摘してきたけど、この鉄道単体でのビー・バイ・シーっていうものではね、絶対これ駄目だと思うんだよ。やっぱり、これをやることによって沖縄県全体の経済発展はどう変わるのかと。

例えば、鉄道としては、ビー・バイ・シーはこれは成り立たなくても、これ

をやることによって県経済はこうやって大きく前進しますというようなところをしっかりと示す必要があるし、そしてこれは経済だけでなく社会発展よね。これをやることによって、例えば通勤圏が変わるし、それから学校の通学圏が変わるしね、その辺が全然違ってくるわけよ。

それから皆さんのところはね、那覇と名護を1時間で結ぶと書いてあるんだけど、僕はそれはそれでいいと思うんだけど、もっと大事なのは定時・定速ということなのよ、定時・定速。1時間で結んでもね、例えば今でも車で1時間で行ったとしても、予定していた何時に着くというのがうまくいかないところ。ところが鉄道、モノレールというのはね、定時・定速で何時に着くというのできるわけよ。だからそこをしっかりと僕は定時・定速、これを沖縄の社会に定着させるというのが、とても大事だと思うんだよ。これは、僕は那覇市議会にもいたんだけど、モノレール導入のときにもね、大きなあれがあったんだよ。那覇市のモノレールを導入するときにも今の議論やったわけさ。全体的なビー・バイ・シーだと。それからこれをやることによって那覇がどう変わる。で、定時・定速、時間の。で、いろんなね揶揄する人がいたんだよ。那覇市民憲章に一那覇市民憲章を見たことあるでしょう。時間守りましようってあるんだ、こんなのが書いてあるって行ってね、相当揶揄されたこともあったわけよ。で、沖縄の結婚式ってというのは時間どおりに始まらないとかさ、何とかっていうのも相当、当時はね言われた。これが、モノレールをやることによって、定時・定速、時間ってというのがね、非常に僕は大きく寄与したと思っているわけよ。だから、1時間で結ぶということと同時に定時・定速ってやつをしっかりと僕はここの中にね、入れてほしいなと思います。

それと、先ほどまたSDGsね、これからの脱炭素。ここにこの鉄道がどれだけ寄与するののかというものを総合的にやった上でのビー・バイ・シーってものの、これらを加味したもの。だから単体だけでね、黒字か赤字だけかというあれでは、採算性の議論はね、僕はこれはおかしいと思う。

やっぱり全体。鉄道を導入することによって沖縄がどう発展するのか、どう変わるのかっていうやつをしっかりと示すことが大事だと思うんだけど、どうですか、部長。

○宮城力企画部長 鉄道が導入されることによる様々な効果があると考えます。ビー・バイ・シーの算定に当たって、様々な効果を積み上げていくわけですが、やはりこれには処理方針にもありますとおおり、前提条件とか、あるいは算定手法についても科学的で論理的であるかという視点も大事だと思います。今具体的にそこまで踏み込んで、入り込めるのかというのはすぐ即答はできま

せんが、様々な効果をしっかりと積み上げて1を超えることが採択の条件になりますので、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

○渡久地修委員 僕はモノレール導入の議論もね、そういったことが大変だったよ、これはもう全然採算取れないということだね。これはモノレール導入も決まって県に推進室もつくって、また採算が取れないとかっていうことで議論が起こって、推進室を1回閉じたこともたしかあったと思うんだよね。そしてまた、いやいやということでも議論になって、また再開してここまでこじつけたわけよ。で、導入したらものすごい大きな効果を僕は発揮していると思うわけよ。だから鉄道もその辺もしっかりやって単体だけの議論にしないで、これがどんな効果を果たすのかと、これが県経済にどれだけの大きな影響を与えるのかと。で、モノレールの時は極端な言い方をするとモノレール単体では赤字であってもね、那覇市の経済、県の発展にはものすごい大きなプラスになるんだということでも導入も進んだと思うんだよ。そういうことはね、しっかりとやってください。

最後にね、附帯決議も衆議院で国会でもなされて、先日も国会でああいう答弁もなされて、やっぱりね、大きな扉をこじ開けていくっていう上では、今度予算化されているのかな。僕はね、新年度、やっぱり官民を挙げた大きな鉄軌道導入の体制、運動、これを推進していく必要があると思うんだよ。官民を挙げた組織もつくってね。今日ここから出ているのは建設産業団体連合会なんだけど、民間も含めて全ての市町村も含めて、県も一緒になって鉄軌道を導入していくと。そしてその中で、これはこれをやることによって県経済がこう変わるんですよ、市町村経済もこう発展するんですよ、時間も一本当にもう、全て交通渋滞も解消できるようになって、このようになるんですよとかね、そのようなものをね全県民的な機運を盛り上げていく時期に来ていると思うんですが、部長いかがですか。

○宮城力企画部長 まさしく新たに始まる沖縄振興計画の節目である令和4年度ですね、これについてはまさしく鉄軌道等の導入に向けた取組をさらに加速化させていく必要があると考えておまして、県民の機運醸成のための予算措置もしておりますし、特に若い世代に鉄軌道の重要性を認識していただくような様々な取組、仕掛けを今行っているところです。

経済界の皆様にもいろいろ御相談した上で、県民運動として鉄軌道をぜひ導入すべきだという大きなうねりにしていきたいと考えております。

○渡久地修委員 先ほど、部長からあった大きな一歩にしたいということなんだけど、ぜひそういう扉を開けるような新年度になるように、ぜひ頑張ってください。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部等関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

休憩いたします。

(休憩中に、補助答弁者の入替え)

○中川京貴委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る新たな沖縄振興についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 それでは、本特別委員会の付議事件、新たな沖縄振興について御説明申し上げます。

お手元の資料1、新たな振興計画(案)新たな振興計画(素案)に対する答申に係る県議会議員からの主な意見に基づき、御説明いたします。

こちらの資料は、1月末に公表した新たな振興計画(案)に対し、2月10日の特別委員会集中審議や、本会議代表・一般質問等で議員からいただいた主な意見を示したものとなっております。

番号の1番を御覧ください。計画の第2章の3、基本的課題の箇所に、先端産業とOISTとの連携を示すべきではないかとの御意見がございました。

県の最終案では、御指摘のある基本的課題の箇所に、OISTとの連携の必要性を追記する方向で調整しております。

次に2番を御覧ください。第2章の3、基本的課題の箇所に、全国一律最低賃金制度を求めていくと記載したほうがよいのではないかとの御意見がござい

ました。

首都圏に比べ最低賃金が低く設定されている課題はあるものの、最低賃金の引上げは、中小零細企業が多い本県の雇用環境にも大きな影響を及ぼす恐れもあることから、計画本文に掲載することは難しいと考えております。

次に3番を御覧ください。第3章の5、将来像実現に向けた道筋の箇所に、サンゴの国際研究機関の設置を打ち出してはどうかとの御意見がございました。

県内では琉球大学の瀬底研究施設や環境省の国際サンゴ礁研究・モニタリングセンターなど、国際的な拠点となる機関が既に設置されております。また、新たな振興計画の中では、我が国の海洋政策推進の新たな拠点となる国の海洋政策センター（仮称）の設置促進を記載しており、この中で海洋環境・資源の利活用などブルーエコノミーを先導する地域として海洋政策を総合的に推進することを示していることから、原文どおりとさせていただきたいと考えております。

次に4番を御覧ください。基本施策1の（4）、沖縄文化の保存・継承・創造とさらなる発展の箇所に、地場産業としての泡盛振興だけではなく、文化振興として泡盛を位置づけるべきではないかとの御意見がございました。

県の最終案では、御指摘の箇所に、琉球料理や琉球泡盛等の伝統食文化の保存・普及・継承及び魅力の発信を追記する方向で調整しております。

次に2ページの7番を御覧ください。基本施策1の（5）、悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成の箇所に、中城御殿や円覚寺とともに、御茶屋御殿の復元も明記すべきではないかとの御意見がございました。

県の最終案では、御指摘の箇所に、御茶屋御殿等の段階的な整備について、那覇市及び国と連携して実現可能な方策や観光資源としての利活用の検討に取り組む旨を追記する方向で調整しております。

次に3ページの12番を御覧ください。基本施策2の（9）、米軍基地から派生する諸問題及び戦後処理問題の解決の箇所に、検疫法などの国内法適用について特記すべきではないかとの御意見がございました。

日米地位協定に関しては、検疫に関する課題以外にも、基地の管理権や返還後の原状回復、刑事裁判権など多岐にわたり多くの課題があることから、検疫法を含む国内法適用など、機会あるごとに日米両政府に対し求めているところであります。全国知事会や渉外知事会とも連携し、引き続き日米地位協定の見直しを求めてまいりたいと考えております。

これらの日米地位協定の見直しについては、計画の第5章、克服すべき固有課題の中で、国内法の適用など抜本的な見直しを日米両政府に求めていく旨を

記載していることから、指摘箇所については原文どおりとさせていただきたいと考えております。

次に13番を御覧ください。基本施策3の(7)、亜熱帯海洋性気候を生かした持続可能な農林水産業の振興の箇所で、中央卸売市場の建て替えに係る計画の記載が「検討に取り組む」となっており、10年間検討だけを行うのかという御意見がございました。

県の最終案では、検討の文言を削除し、老朽化に伴う建て替えを含む各種対策に取り組む旨に修正する方向で調整しております。

同様に、1ページの5番、2ページの9番、10番、3ページの11番、4ページの15番、16番、17番の御意見については、県の最終案で追記・修正を行う方向で調整しております。

その他の番号の御意見については、御意見の内容を精査した結果、原文どおりとさせていただきたいと考えております。

次に、お手元の資料2、新たな振興計画の策定スケジュール(案)を御覧ください。

こちらの資料では、令和4年以降の事項を記載しております。

1月19日には、沖縄県振興審議会による新たな振興計画(素案)の知事への答申がありました。

1月26日には、同審議会からの答申を整理し、新たな振興計画(案)、副題として新たな振興計画(素案)に対する答申を決定・公表しております。こちらの計画(案)については、2月10日の特別委員会の際に、冊子として委員にお配りしたものとなっております。

3月28日には、県振興推進委員会で、新たな振興計画(最終案)を審議し、3月31日に採決が見込まれている沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律が可決・成立した後に、同計画(最終案)を決定する予定としております。その後、4月1日に公表する予定としております。

その下を御覧ください。ここからは、4月以降のスケジュールについて御説明いたします。4月以降につきましては、日程が確定していないことから、前回のスケジュールから想定される内容を記載しております。

国会での法案審議の状況にもよりますが、前回と同じく4月1日に沖縄振興特別措置法及び沖縄県における駐留軍用地跡地の有効かつ適切な利用の推進に関する特別措置法が施行される見込みとなっております。

その後、4月から5月の間に、沖振法の規定に基づき、国の沖縄振興基本方針が決定される見込みとなっております。

県では、この基本方針に基づき策定される沖縄振興計画として、新たな振興

計画を5月に決定し、同計画を内閣総理大臣へ提出する予定としております。

参考としまして、10年前の平成24年は、5月11日に国の沖縄振興基本方針が決定され、5月15日に沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）を県で決定し、同日付で内閣総理大臣へ提出しております。

その後の5月24日に、国から同計画に対し変更を求めない旨の通知がなされているところです。

次に、資料3を御覧下さい。改正法案の国会での審議状況ですが、3月10日の衆議院本会議で法案及び11項目の附帯決議が全会一致で可決され、現在、参議院の特別委員会で審議されているところです。

資料4は衆議院の附帯決議となりますので、後ほど御確認ください。

説明は以上になります。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、新たな沖縄振興についての質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

質疑はありますか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 まずは先ほどのスケジュールからお願いをします。

資料2ですね、この件はこれまでも本会議場でも知事とも議論して、部長とも何度もやっていますから、国がやることですから少しすっきりしないんですけども、ちょっと指摘だけはさせていただきたいと思います。

これまでも議論したとおり、10年前の法改正では沖縄の自主性を尊重するという意味で、この沖縄振興計画の策定主体を国から県に移したわけですね。その根拠となるのは何かというと、このスケジュールの下のほうにある4月から5月に内閣総理大臣が沖縄振興基本方針を出して、それに基づいて沖縄振興計画を沖縄が主体的につくるというのが法の3条の2に明記されているわけですよ。だからずっと言っているのは、これを先に国が方針を出してもらってそれに基づいて沖縄県の関係者、皆集まって知恵を絞り合って、沖縄を元気にするための振興策を沖縄がつくるっていう法律になっているけれども、これが出てこないわけですね。今スケジュールで改めて見ても、3月31日には沖縄県としては振興計画（最終案）を決定するんだけど、その後の方針が出て、そして手続的にそれを国が認めるっていうようなものになったのは、私は法の趣旨からいってもこのスケジュールはおかしいなということは指摘にとどめた

いと思います。

次に進みます。次は附帯決議の中から1点お願いをします。資料4の附帯決議の2番目にあります、少し前からこれ気になっているんですけども、特区・地域制度の十分な活用っていう意味で2番目に附帯決議がついてます。これまでも様々な特区とか地域制度っていうのは10年間活用してきましたけれども、なかなか使い勝手が悪いとか、ものによってはなかなか活用されていないものの指摘も再三ありました。

そしてこれに、この3行目にあるように、さらに措置実施計画の作成などが出てくるわけですね。課税の特例等のこの要件が新たに加わってくる。そして、これは県民にとってはいいことですけども、賃金を上げなさいと。賃金を上げるっていう要件をつけて、この特区制度、税制優遇制度を活用しなさいみたいな、そういう要件がどんどんついてくると、さらに使い勝手が悪くならないかっていう危惧する声があるんですけども、その辺についての認識はどう考えていますか。お願いします。

○宮城直人企画調整課副参事 確かに今回の法改正でですね、特区・地域制度については適用する事業者措置実施計画を作成してもらって、その中でですね課税の特例の要件をやって、この特区地域の制度が、この趣旨がですね、しっかりと効果が出ているのかどうかということも把握するというところで計画を立てて、また要件も少しつけているところであります。

ただですね、やはり目的が沖縄の自立経済の発展というのが特区・地域制度、税制優遇するというのは目的ですので、それをしっかりとできるようにやるためには、あまり事業者には過大な負担というのは、やっぱりやるのはまだ好ましくないと思います。

そういったことでこの制度がですね、しっかり沖縄の自立経済の発展につながるということを前提として、目的として事業者には過度な負担にならないように、今国のほうで制度を検討しているところであります。

そういったことはまた県のほうからもですね、国との意見交換の中でそういった話もしているところであります。

○大城憲幸委員 まあ、これは言いたいのはせっかく国会でも附帯決議をつけてもらっています。この2番はそのとおりだと思ってますので私も、ぜひこの附帯決議を活用しながら、国とのやり取りをしっかりとやっていただきたいなというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

あとは振興計画（案）の序文、1ページですね、通知します。計画策定の意

義の中から、そもそも論というか、もう細かいどうこうではなくて、ちょっと認識の確認と考え方と方針を教えてほしいんですけども、この1ページのなかでそもそも14行、15行です。1人当たりの県民所得は本土復帰以降、全国最下位の水準を脱し切れていないなど、自立型経済の構築はなお道半ばでありますというものと、例えば23行、24行、1人当たりの県民所得の低さを背景とした子供の貧困問題など多くの課題が残されていました、というようなことでやっぱり県民所得っていう部分が、我々ずっと議論をしてきたわけですね。それで様々な課題はありますけれども、やっぱりそういう県民所得をしっかりと上げれば、豊かな県民生活に直結するというようなイメージであります。だから、今通知しました242ページの展望値、ここで1人当たりの県民所得の目標を291万に設定するわけですよ。ただ、県民所得、あるいは1人当たりの県民所得っていう部分が今朝の新聞に出ましたけれども、県民所得イコール県民一人一人が本当に豊かさを実感できるようなものになるのかなっていうのは、少し定義を含めて私もちょっと感覚的に麻痺しているのかなと思っているんですけども、まずその辺から説明お願いできますか。

○和仁屋浩次企画調整課主幹 県民所得についてですけども、大きく3つで構成されております。

まず、1つが雇用者報酬。これは労働を提供した際の分配額、すなわち給与に当たるものでございます。そして2つ目に企業所得、これは企業収入ですね。いわゆる企業の利潤の部分でございます。そして3つ目が財産収入。これについては金融資産であるとか土地の地代等々になります。

この3つの部分を合計したものが県民所得といわれるものです。ですので、1人当たりの県民所得といった場合は、この県民所得に対して総人口で除したものの、割ったものが1人当たりの県民所得ということになります。

ですので、先ほど申し上げましたとおり中には企業利潤が入ってございますので、この1人当たりの県民所得は個々の賃金水準ということではなくて、県経済全体の所得水準ということが言えます。

で、しばしこの県民所得については地域の経済力を示す指標ということで活用されています。

○大城憲幸委員 どんどんね、いつも県民所得と貧困問題とかそういう議論をやっていくうちに、その辺の感覚が我々もずれてきてしまっているのかなと。

先ほどあったように、最低賃金を上げるとかってなると本当の県民一人一人の生活の豊かさに直結するんだけど、やっぱり県民所得だけ、これが上が

れば県民の皆が幸せになれるかということ、少し違う部分があるっていうのが今の説明だと思うんですね。

そういう意味では、例えば平均年収とかっていうのはあまり数字として表に出てこないんですけども、県民の平均年収っていうのは皆さんはきちっと把握して、あるいはこの振興策の中でどう関連づけるというか、考えているんですか。

○和仁屋浩次企画調整課主幹 県民所得については先ほど申しあげましたとおり賃金水準ではございません。

それに代わるですね、いわゆる本当に賃金水準ということの指標として、現金給与総額というものがあります。これについてですけども、令和2年で申し上げますと、月額ですね25万6585円。これがいわゆる給与額になります。ですと、年収にしますと、約308万円ということでございます。ちなみにですけども、この金額については全国平均を100とした場合、沖縄県は80.6になります。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

(休憩中に、大城委員が聞き取りにくかった数字を再確認した。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

城間直樹企画調整課班長。

○城間直樹企画調整課班長 お答えいたします。

数値、主要指標につきましては、実施計画で、指標を設定することにしております。

新たな振興計画の基本施策3の11で、誰もが安心して働ける環境づくりと多様な人材の活躍促進という基本施策がございまして、その中で主要指標としてですね、現金給与総額、年平均値ですね、こういったものを設定することを検討しております。

○大城憲幸委員 その辺やっぱり、県民の振興策にしないといけないと思って、やっぱり県民が分かりやすい表現とか目標設定が必要だと思うんですよ。

そういう意味では、我々はこの場でも県民所得と、この自立型経済というのを直結しながら議論をしてきたんですけど、例えば国も言ってますけれども、

我々も沖縄の自立型経済を目指すわけですよ。先ほど冒頭の総論でもあったように、県民所得が全国最下位だから、まだ自立型経済は道半ばだと言っているんですけども、この辺というのは今言った現金給与総額、あるいはこの県民所得を含めてどういう状況だから自立型経済は道半ばなのか、そういう状況になれば自立型経済ができるのか、その辺の議論ってというのはどうなっているんですか。

○和仁屋浩次企画調整課主幹 自立型経済の学術的な定義というものはございませんけれども、新たな計画においては輸出型産業で外貨を獲得して、そしてその獲得した外貨が域内に投下され、域内産業が活性化することということで位置づけてございます。

そして現在、道半ばとした表現についてはですね、県民所得がやはり全国平均の7割にとどまっていることだと、あるいは正規雇用率が低いであるとか、さらには、また域外産業の獲得の部分がまだ十分ではないといったところから道半ばと表現しているところでございます。

○大城憲幸委員 ということは明確に現金給与総額とか県民所得がいくらになったら、自立型経済に達成したよというような部分は明確にはないわけですか。

○和仁屋浩次企画調整課主幹 自立型経済がどうやったら達成するかっていうところなんですけれども、定性的な姿といえば先ほど申し上げました域外産業で外貨を獲得して、そして内製、域内産業の活性化につながる、この発展メカニズムが内製化することが定性的な姿として言えます。

定量的な姿に関しては、例えば県民所得がいくらだとか、県内総生産がいくらだとか、こういったものについてはやはり現時点では答えは持ち合わせてはおりませんけれども、しっかりここは県民を含め議論してですね、どういった状況になったら達成したのか、ここは十分に研究していきたいと思っております。

○大城憲幸委員 1点だけ先ほどの数字から確認ですけれども、まあ県民所得では常に全国最下位レベルだと表現されましたけれども、先ほどあった現金給与総額80.6パーセントっていうのは、全国都道府県の中ではどのくらいの位置になるんですか。

○和仁屋浩次企画調整課主幹 ちょっと手元にないんですけども、常に全国

最少の低いレベルでございます。

○大城憲幸委員 分かりました。

部長、ぜひね、先ほど言ったことが趣旨ですので、やっぱり県民に分かりやすく、そしてとにかく国に対して訴えるためにもこの計画に対する県民の理解と指示が不可欠だと思いますので、今後皆さんがよくブラッシュアップって言葉を使いますけれども、とにかく政策に磨きをかけてやっていただきたいと思いますが、コメントありますか。なければいいです。

○宮城力企画部長 委員御指摘の点も踏まえまして、しっかりと検討してまいりたいと思います。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 今のちょっと確認なんですけれど、大城委員が言ったんですけど、たしか知事はですね、県民所得が25位から30位になれば、振興策の必要性の有無を検討することになるんであろうということをおっしゃったわけですよ。

私は一般質問の中で25位と35位はどこですかと、どこの県ですかと、その基本的な労働生産性も低いというふうに言われているけれど、その辺りのところの労働生産性は幾らになっているんですかと、知事はある意味具体的な数字は出したと思っているんですが、今の答弁はおかしいと思うな。知事はちゃんと出しましたよ。どこの県ですか。25位、35位、これははっきり出ていますよね、県民経済計算からね。労働生産まで分かれば教えてください。

○和仁屋浩次企画調整課主幹 平成30年度の県民経済計算で都道府県の順位が出ております。

そこで申し上げますと35位が大分県、1人当たり県民所得が271万円。そして25位が福島県、これは294万円程度となっております。

それぞれの労働生産性なんですけれども、1人当たりの労働生産性が35位の大分県については、1人当たり827万円、全国で18位。そして福島県については県民所得が25位に対して818万円、順位については22位となっております。

○大浜一郎委員 基本的にですね、知事はそのような数値をおっしゃったんで

すよ。ですので、多分そこが目標とすべきもの。

だから、それを何年でやるんでしようかというので10年かけてやるっていうことですよ。

今は実はですね、振興策に関しては5年で基本的には見直しをしていこうというような方針が出ているわけですよ。

そういう中で10年かけてやるのと、5年見直しの中でどこまでいくのというようなロードマップを一当然、今まで過去の10年と今の10年とはちょっと違いますよね、取組方とか。ということを明確に示さないといけないと思うんですよ、基本的には。5年間に1回見直しをするんですよと、どういうふうになっているのかと。だからもう全て、知事が明確におっしゃったんだから、5年間の間にどうするのと、じゃあその5年間どうするのというところで具体的な事例挙げてやっていかないと生産性どうするの。

例えば、そういうことがありますよ、職業職種によっても所得が変わりますからね。今の沖縄県の全体の中で、経済基盤の中で、どういう職種の人が多くて、そしてどういう職業多いのか、このバランスは今どうなっているのと。目標にする県の例えば、経済構造どうなっているのというようなこともあるでしょう、都会とは別で違うんですよ。だから、具体的にどういうふうにしていくのというところは、もうきれいに引き出しつくって計画立てないと今みたいな、分からないでは通らないですよ。知事もちゃんと言っているんだから。その辺のところ、どうなんでしょうか。

○宮城力企画部長 知事がインタビューに答えているところで、高率補助制度や金融政策などの特別措置は沖縄が抱える特殊事情から発生する政策課題が解消された実感できるまでは継続する必要がある。離島を含め、どこでも安定して暮らせる環境をつくるというのは1つの目標になる。それがまず主の回答で、県民所得が35位、25位という状況になり、初めて特措法や振計が必要か否かという議論の必要性が出てくるということをおっしゃっていて、明確に例えば25位になったら、もう沖振法いらなくていいとか、35位になったらいらなくていい検討するとかということではないと認識しております。

今先ほど展望値の10年後の沖縄振興計画の取組を進めた後の展望値を示しているところで、それに向かって今様々な計画を立てているところでございます。

5年以内の見直しについては、もちろん我々もこれまでと違うというのは十分認識しております、その検証の手法等についても今後内閣府と調整を進めながら、しっかりと適切に対応していきたいというふうに考えているところでございます。

○大浜一郎委員 ある意味これは知事が明示したとおり、そこで必要かどうかの議論があるかないかは別にしても、ある程度の線は出してきたわけですね。それに向かって、どういうふうな形を取っていくのかという具体的なプランというのはね、基本的に僕はやはりきちっと示していかなきゃいけないし、それに向かって行かなければいけないというふうに思うんですよ。

今後10年後、5年見直して後10年後、同じようなことが起きるかという、それはなかなか難しいかもしれない。この辺もラストチャンスの10年間だというふうに思って、やっぱやっていかないとなかなか難しいと僕は思うんですよ。同じようなことにはならないと思う。10年後は。このいろんな制度設計に支えられてきたってこと自体もね、本土と同じだったら大変だと言うけど、そろそろ卒業してはどうですかという議論のほうが率直だと思う。

だからこのラストの10年をどうするかということに関しては、あんまりおぼろげではいけないと思うんですよ。だから1年目どうする、2年目どうする、3年目どうするという基本的なことをしっかり積み上げていく必要があるし、そういう指標はきちり示した施策展開をしていかないといけないと僕は思うんですよ。その辺はどうでしょうか。

○宮城力企画部長 今回は基本計画の策定と併せて主要施策の成果指標、これについてもお示したところがございます。

これまでは実施計画の策定段階でその施策取組の目標を設定し、それを達成しているかどうかというのを検証してきたところがございますが、今回基本計画の段階でそれをお示しして、審議会の中でもこの施策とこの主要指標、どういう因果関係があるのか等々も含めて見てきていただいたところで、その点はですね、結果というところに視点を重きを置いた今回、計画の策定づくりを進めたというふうに認識しております。

今まではこの現行計画は具体の成果目標を設定する、実施計画を5年で設定していたところがございますが、今回は社会情勢の変化が激しいということもあって、3年というふうに短くしております。この3年以内の成果指標、それから成果目標、これを達成できるかできないか、その目標を見据えつつ取組を進めてきておりますし、今後はそれをもっと短くしていくというところがございます。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

以上で、新たな沖縄振興についての質疑を終結いたします。
休憩いたします。

午前11時57分休憩

午後1時20分再開

○中川京貴委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る沖縄県総合交通体系基本計画についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。
宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 本特別委員会の付議事件沖縄県総合交通体系基本計画について、御説明申し上げます。

それでは、お手元の資料1に基づき、御説明いたします。

1ページを御覧ください。

計画策定の目的について、本計画は、沖縄21世紀ビジョンの実現に寄与するため、沖縄21世紀ビジョン基本計画を上位計画として、交通分野に関する基本施策の具体的な構想を示した計画となっています。現計画は平成24年に策定し、陸・海・空の各交通施設整備や交通ネットワークの拡充整備に取り組んできました。

策定以来9年が経過し、日本における少子高齢化やSDGs、新型感染症の流行など、新たな潮流への対応も求められていることから、新たな沖縄振興計画と整合性を図りながら、策定するものであります。

3ページをお開きください。

本計画は令和2年度から現計画の総点検を行い、その結果に基づき、計3回の基礎調査委員会を経て、令和3年度は学識経験者や事業者、利用者、行政など計22名の委員からなる策定検討委員会を3回行ったところです。なお、策定検討委員会の委員は5ページに記載しております。

続いて、資料2をお開きください。左側を御覧ください。

現行の総合交通体系基本計画においては、沖縄21世紀ビジョン基本計画等を

踏まえ、1 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立、2 沖縄らしい優しい社会の構築を支える交通体系の確立の2つの目標を掲げており、それを支える5つの施策分野を柱としておりました。

令和2年度に現行計画の総点検を行った結果、例えば、施策分野第1の国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系の施策の内容、(1) 空港、港湾機能の強化及び国内外からのアクセス交通網の拡充の課題として国内外からの需要増加への対応の強化・拡充が出され、取組の方向性として、空港、港湾の機能拡張や拡充の必要性が考えられること等、課題と取組の方向性が整理された図となっております。

本計画の策定に当たっては、この総点検結果と、資料の下側にある、社会情勢の変化を踏まえながら、資料右側の新たな計画の3つの目標のとおり、新たな振興計画の3つの枠組みである経済、社会、環境を支える交通体系として、3つの目標を立てました。

まず上から、赤字で記された経済の分野が、強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立。

続いて真ん中の青字で記された社会の分野が、誰一人取り残すことのない優しい社会の形成を支える交通体系の確立。

最後に下の緑字で記された環境の分野が、持続可能な海洋島嶼圏の形成を支える交通体系の確立となっております。

そして、この左側の表になりますが、今回、その3つの目標を支える新たな計画の6つの施策分野を策定しました。

まず、1番上の赤枠の施策分野1は、国内外との交流促進を支える交通体系として、(1) 国内外に開かれた拠点空港の整備や、(2) 産業振興を担う港湾の機能強化、(3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化を掲げております。

その下、黄色枠の施策分野2は、対流促進するためのシームレスな移動、輸送を支える交通体系です。県土の均衡ある発展に向けて、(1) 体系的な幹線道路網の構築、(2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築など、交通の幹線軸を構築する施策となっておりますが、赤枠で囲われた(4) 東海岸サンライズベルト構想の展開が新しく追加された施策となっております。

次に、その下の青枠の施策分野3は、健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系です。骨格軸となる鉄軌道と各地域を効率的に結ぶため、(1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築や、(2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備など、快適な移動環境を創出するための施策となっております、(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略が新規施策となっております

ます。

次に、その下の黄緑枠の施策分野4は、過疎・離島地域の活力増進を支える交通体系です。(3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持など、離島住民の定住条件の整備や離島振興を支える施策となっております。

次に、水色枠の施策分野5は、安全、安心な暮らしを支える交通体系です。

優しい社会の形成のため、(1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備防災・減災対策など、交通事故をなくすための取組や、自然災害などへの危機管理体制の強化、社会基盤の長寿命化対策など、欠かすことのできない施策となっております。

最後に緑枠の施策分野6は、今回新しく追加された施策分野で、沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系です。(1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築、(2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築といった、持続可能な海洋島嶼圏の形成を支える施策です。

それから資料3は、有識者等から御意見をいただき取りまとめた素案の概要となっております。

また、3の2は素案全文となっておりますので、後ほど御参照いただければと思います。

最後に、資料4をお開きください。先ほどの本計画の素案について、県民意見や市町村意見を募集したところ、表のような意見をいただいております。対応方針については検討しているところです。

説明は以上です。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、沖縄県総合交通体系基本計画についての質疑を行います。

質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 お願いします。

説明にあったように新たな振興と関連づけて、連携しながらやるということでもあります。それで今、通知したんですけれども、これは概要版の計画の中の23ページですけれどもね。鉄軌道等の関係がやっぱり気になるところで、まあ午前もありました、附帯決議もついて大きな進展じゃないかという話がありましたけれども、ちょっと私に言わせればなかなか前に進んでいないなっていう強

い印象がありますが、まず1点目に認識を確認をしたいんですけど、今は参議院で沖縄振興特措法は議論中ですけどね、この中の91条に鉄軌道の件は載っているわけですね。これっていうのは、これまで10年間取り組んできた部分と、今議論されている部分というのはこの特措法の中での表現、あるいは文言というのは何か修正、あるいは前進した部分はありますか。お願いします。

○山里武宏交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

今、現行の91条の第2項の部分については特に修正等はございません。

○大城憲幸委員 前にも議論したと思うんですけども、やっぱりそこだと思うんですよ。

県として、ここでも議論されているようなSDGs、あるいは沖縄振興策等々、シームレスな沖縄の交通体系をつくらうと思ったら、どうしても鉄軌道が必要なんだというのであれば、やっぱり沖縄が主体的に沖縄振興策をつくるという趣旨になっているわけですから、この特措法についてもこの10年間ずっとこの91条の中では、鉄道軌道その他の公共交通機関に関し、その整備の在り方についての調査及び検討を行うよう努めるものとする、これが根拠法ですよ。調査検討を努めることとする、なんですよ。10年間ずっと県もやってきた、国も調査してきた、だからそれを踏まえて今後の10年というのは調査検討の段階ではなくて、もう事業を実施しますよっていうような文言に、ここはどうしても沖縄として変えてもらわなくちゃいけないんじゃないかというようなのが、私の認識だったんですよ。だから、残念ながらそういう思いは届かなかった、そして、午前にあったように新幹線の仕組みを調査検討するというのは、進歩ではあるんでしょうけれども、なかなか実現に向けては難しい。

それで、さっき通知した23ページのところですけどもね、この辺についてもバス会社は路線バスを含めて、非常にもう成り立たないというような状況の中で我々委員の中でも、バス、交通システムで沖縄の公共交通はやるべきじゃないかっていう議論もある。そして、いやいややっぱりモノレールをしっかりと回すべきじゃないかという意見もあれば、そういう強い要望もある。そして、鉄軌道も国とはさっき言ったような状況だけでも、これもしっかり取り組みますという。だから、どこかの時点でしっかり優先順位をつけてやらないといけないのかなと、全部検討します、前向きに取り組みますでやって、なかなか、ずっと言っているようにバスなんかももう会社の整理統合も含めて、しっかりとバスの交通システムをつくるためには大きな投資も必要だと思うんですよ。

そして、モノレールもどうするのかの方針も決めないと、何を優先するのか、何を中心にするのかっていうのが見えてこないとなかなか民間も投資もしづら
いだろうし、この計画は20年計画っていうことではあるんですけども、なか
なか10年後、20年後を見据えたしっかりとした柱が見えてこない気がするん
ですけども、その辺についての考え方っていうのを、まず説明をお願いします。

○金城康司交通政策課長 今のところの意見についてなんですけれども、県と
しましてはやっぱり公共交通の体系についてはですね、これまでもお話しして
いるんですけども、まず長期的な取組、それから短中期的な取組ということ
で、長期的には那覇一名護、名護－那覇を1時間で結ぶ鉄軌道の導入、そこ
から地域に延びていくフィーダーネットワークの充実。それから中短期的には
ですね、今の那覇とコザを結ぶ基幹バスってものの構築に向けて取り組んで
いると。で、その中でそこから主な結節点となるバス停から各地域に結ぶバス
網を充実させていくということですね。考え方としては長期的な取組、中短期
的取組を同時に並行しながらですね、今後の沖縄県内における公共交通体系の、
より構築に取り組むこととしていまして、またバス網についてはですね、確かに
委員がおっしゃたようにバスの経営が、これまでも厳しかったんですけども、
今まさにコロナの影響で非常に厳しい状況になっているということも踏まえつ
つですね、県と国、それから事業者、学識経験者で組織されております公共交
通活性化推進協議会のほうで、その部会のほうで事業者、それから関係者と一
緒に今後のバスの在り方等について、まさしく今意見交換しているところでご
ざいます。

以上です。

○大城憲幸委員 私もこうすべきという結論、答えは持ち合わせていません
から、これくらいにしますけれども、さっきも言ったようにバスもやっぱり大変
ですよ、これまで路線バスで赤字の部分何とか観光の部分で支えて会社を
成り立たせてきた。やはりそこが、もう本当に予想以上に長引いて予想以上に
痛んでいるわけですから。ただこれはもう、直接県民の税金で支えきれるか
という、それも限界がある。だからそういう中で、さっき言ったしっかりと
した今後のバスにどこまで担ってもらえるのか、あくまで鉄軌道を引いてそのフ
ィーダーでお願いするんだっていう部分なのか、それとももう全面的にバスに
するのか、モノレールとどう連結するのか。やっぱりその辺がどうも申し訳ない
けど、この図にあるような、あれもこれもやりますみたいな文に見えてしま
うもんですから、そこはある程度もう期限を切って、あるいはもっと本音で具体

的に優先順位をつけていく必要もあるんじゃないかなと思いますので、その辺は意見として出しておきたいと思います。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄県総合交通体系基本計画についての質疑を終結いたします。
休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○中川京貴委員長 再開いたします。

議案及び陳情に対する質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

休憩いたします。

(休憩中に、議案及び陳情等の採決の順序等について協議)

○中川京貴委員長 再開いたします。

これより、議案及び陳情の採決を行います。

乙第46号議案沖縄県特定駐留軍用地等内土地取得事業基金条例の一部を改正する条例の条例議案を採決いたします。

お諮りいたします。

ただいまの議案は、原案のとおり決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、乙第46号議案の条例議案は原案のとおり可決されました。

次に、陳情の採決を行います。

陳情の採決に入ります前に、その取扱いについて御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、陳情等の取扱いについて議案等採決区分表により協議)

○中川京貴委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情については、休憩中に御協議いたしました議案等採決区分表のとおり決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情12件と、本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、お諮りいたします。

ただいま議決しました議案等に対する委員会審査報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された議案等の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 中川京貴